

Dampfschiffe auf Schweizer Seen : Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **17 (2002)**

Heft 2-3: **Bulletin**

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727093>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Dampfschiffe auf Schweizer Seen –

Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege

Résumé

En août 2001, l'Office fédéral de la culture OFC, section du patrimoine culturel et des monuments historiques, a demandé à la Commission fédérale des monuments historiques CFMH une expertise mettant en évidence les conditions de base et les critères en faveur de la restauration des bateaux à roues par la Confédération et faisant apparaître le point de vue de la CFMH. La CFMH a dû pour ce faire recenser l'ensemble de la flotte des bateaux à roues sur les lacs suisses et analyser leur importance. Etant donné que les résultats ainsi obtenus sont d'intérêt général, l'expertise va être publiée sous une forme abrégée. Une comparaison au niveau international fait ressortir que nulle part au monde autant de bateaux à vapeur naviguent dans un espace aussi restreint qu'en Suisse: 15 bateaux-salons à deux ponts à roues, 3 bateaux à moteur Diesel électrique à roues (bateaux-salons à vapeur) et un bateau à hélice. Ce sont les derniers témoins flottants de la «Belle Epoque» marquée d'une part par le boom touristique en Suisse et d'autre part par la foi dans le progrès dans la période allant de 1875 à 1914. Ces bateaux constituent un patrimoine culturel de première importance et de

Im August 2001 ersuchte das Bundesamt für Kultur BAK, Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege, die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD um ein Gutachten, das die Rahmenbedingungen und die Kriterien für die Unterstützung der Restaurierung von Dampfschiffen durch den Bund aus der Sicht der Kommission aufzeigen sollte. Die EKD war darüber hinaus aufgefordert, einen Gesamtüberblick über die Dampferflotten auf Schweizer Seen und deren Bedeutung zu erarbeiten. Da die gewonnenen Erkenntnisse von allgemeinem Interesse sind, wird das Gutachten in gekürzter Form veröffentlicht.

Bestandsaufnahme der Dampfschiffe auf Schweizerseen

Derzeit verkehren auf Schweizerseen noch die in einem Kurzinventar aufgelisteten Raddampfer oder ehemaligen Rad-

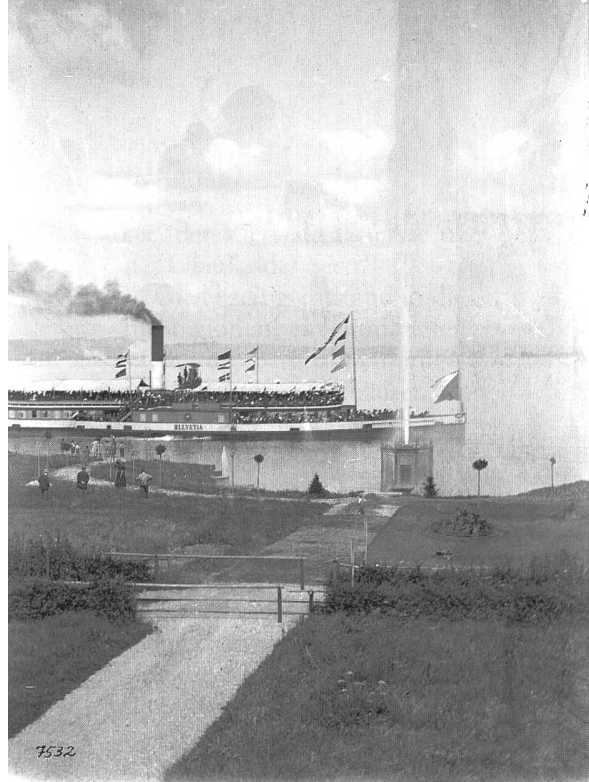
dampfer sowie Schraubendampfer, welche auf dieselektischen Antrieb umgebaut wurden (siehe Kasten).

Im Weiteren verkehren auf einigen Schweizerseen ca. 20 kleinere, meist als Repliken gebaute Dampfboote mit Schraubenantrieb und ein kleiner Raddampfer, welche sich in Privatbesitz befinden. Ihre Eigentümer sind in der Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde oder ähnlichen Vereinen organisiert.

Als schwimmendes Restaurant ist seit 1972 in Luzern der 1908 erbaute Raddampfer «Wilhelm Tell» am Schweizerhofquai vertäut. Die Dampfmaschine und der Innenausbau der «Wilhelm Tell» sind noch weitgehend erhalten geblieben. Der 1848 erbaute Salonraddampfer «Rigi» steht seit 1959 im Innenhof des Verkehrshauses Luzern und wird als Restaurant genutzt.

Im Hafen von Neuenburg liegt als zweites schwimmendes Restaurant der ehemalige Raddampfer «Neuchâtel» verankert. Die Dampfschiffvereinigung *Tri-vapor* (Association Navigation à vapeur

See/Gewässer	Schiff	Baujahr/Umbau	Bauart	Antriebsmaschine
Genfersee	Montreux	1904/1962/2000	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Vevey	1907/1955	Zweideck-Salonradschiff	Diesel-elekt. Antrieb
	Italie	1908/1958	Zweideck-Salonradschiff	Diesel-elekt. Antrieb
	La Suisse	1910/1971	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Savoie	1914/1967	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Simplon	1920/1968	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Helvétie	1926/1977	Zweideck-Salonradschiff	Diesel-elekt. Antrieb
Thunersee	Rhône	1927/1969	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Blümlisalp Spiez	1906/1992 1901/1952	Zweideck-Salonradschiff Eindeck-Schraubenschiff (ehem. Schrauben-Dampfer)	2 Zyl. Dampfmaschine Dieselmotor
Brienzersee	Lötschberg	1914/1989/2001	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
Vierwaldstättersee	Uri	1902/1961/1994	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Unterwalden	1902/1961/1985	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Schiller	1906/1977/2000	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Gallia	1913/1979	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Stadt Luzern	1928/29/1989	Zweideck-Salonradschiff	Drillings-Gleichstrom-Dampfmaschine
Greifensee	Greif (Eigentum einer Stiftung)	1895/1916/1988	Eindeck-Schraubenschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
Zürichsee	Stadt Zürich	1909/1990	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
	Stadt Rapperswil	1914/1986	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine
Bodensee	Hohentwiel	1913/1990	Zweideck-Salonradschiff	2 Zyl. Dampfmaschine



Richterswil am Zürichsee: Sonntägliche Seefahrt (Eidg. Archiv für Denkmalpflege, Slg. Zinggeler, 7532).

sur les lacs jurassiens) hat sich zum Ziel gesetzt, den 1912 erbauten Halbsalonnorddampfer zu restaurieren und wieder in Betrieb zu nehmen. Der zweite, 1913 erbaute und praktisch identische Halbsalondampfer «Fribourg», der auf dem Neuenburgersee verkehrte, steht heute weit weg vom See im Dorf Portalban FR und dient als Restaurant.

Im Genfer Hafen liegt die «Genève», die einer privaten Vereinigung gehört. Für die «Helvétie», die «Italie» und die «Vevey» ist eine Erneuerung des diesel-elektrischen Antriebes vorgesehen. Eben-

so ist für die «Rhône» eine Restaurierung geplant, während über die Erhaltung der übrigen auf dem Genfersee verkehrenden Dampfschiffe («La Suisse», «Savoie», «Simplon») gegenwärtig debattiert wird.

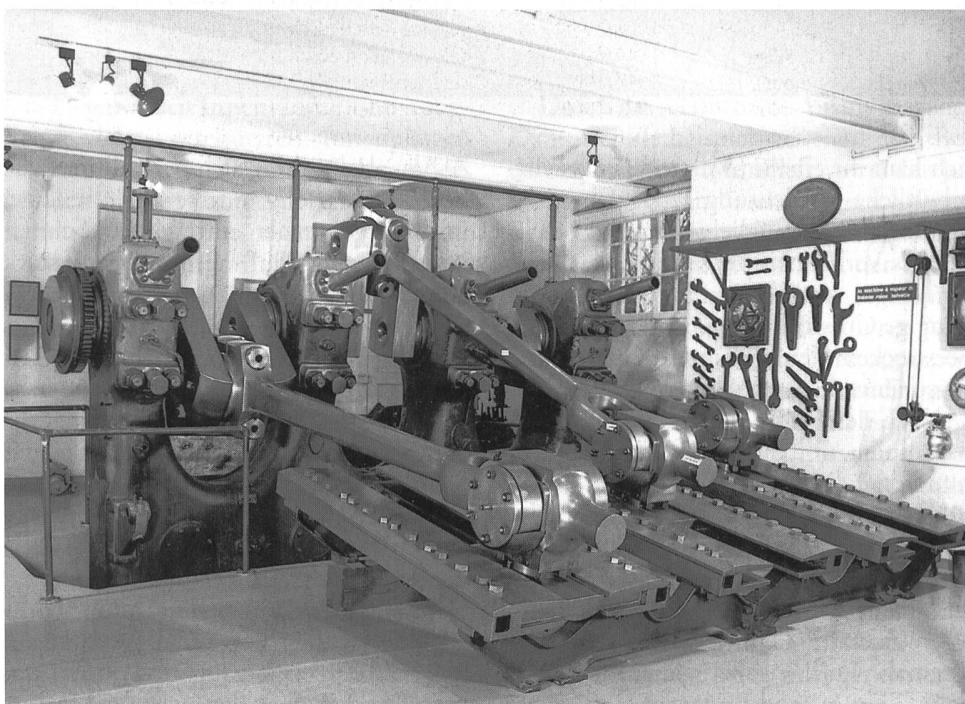
Kriterien für die Erhaltung der Dampfschiffe

Kulturgeschichtliche Bedeutung

Im internationalen Vergleich wird deutlich, dass nirgendwo auf der Welt so viele Dampfschiffe auf engstem Raum in Fahrt sind wie in der Schweiz: 15 Salonraddampfer, 3 dieselelektrische Radmotorschiffe (umgebaute Salonraddampfer) und ein Schraubendampfer. Sie sind die letzten Zeugen der «schwimmenden Belle Epoque», geprägt einerseits vom Tourismusboom in der Schweiz, andererseits vom Fortschrittsglaube der Epoche 1875–1914. Diese Schiffe sind ein Kulturgut ersten Ranges von schweizerischer Provenienz und Zeugen einer Produktionssparte renommierter Maschinenfabriken wie Escher Wyss & Cie., Zürich und Gebrüder Sulzer, Winterthur. Sie verkörpern in beispielhafter Verbindung die technische Ökonomie der Maschinen und die funktionale Ökonomie des beschränkten Raumes mit den Gestaltungsansprüchen luxuriöser Repräsentation.

Seit ihrer Einführung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts machte die Dampfschiffahrt auf den Schweizer Seen wesentliche Wandlungen durch. Anfäng-

fabrication suisse, ils sont les témoins d'un domaine de production qui a fait la renommée d'entreprises suisses comme Escher Wyss & Cie, Zurich et Sulzer Frères, Winterthur. Ces bateaux concilient de manière exemplaire la rentabilité technique des machines et la rentabilité fonctionnelle de l'espace réduit avec les exigences liées à l'aménagement luxueux et à la représentation.

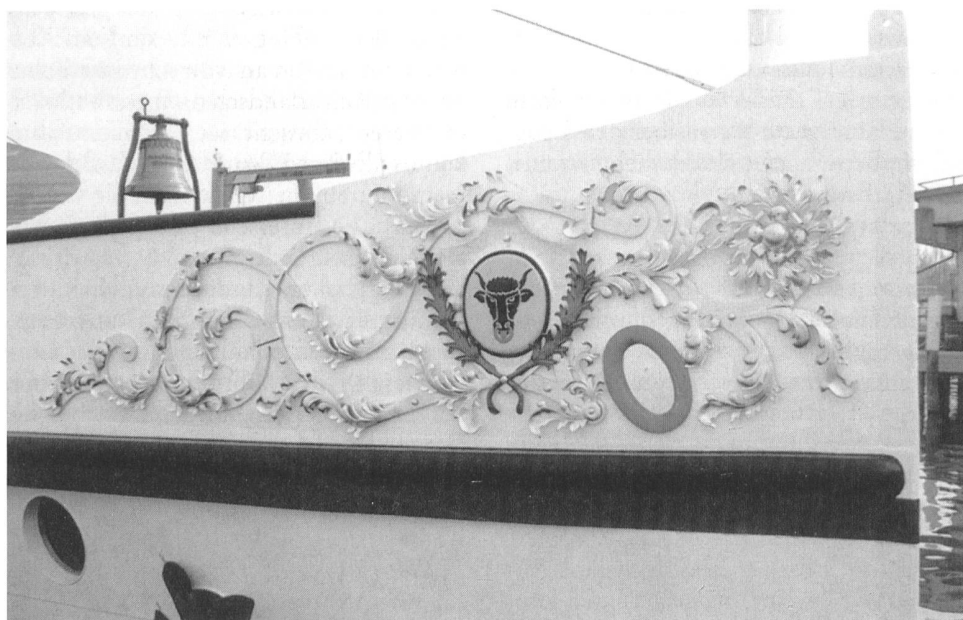


Musée du Léman, Nyon: Drei-zylindrige Gleichstromdampfmaschine der «Helvétie», 1924–1926. Dank seiner reichen Sammlung, vor allem jedoch durch die Unterstützung zahlreicher wissenschaftlicher Untersuchungen und die vielfältigen Sensibilisierungskampagnen übernimmt das Museum eine wichtige Funktion bei der Erhaltung des kulturellen Erbes auf dem Genfersee (Patrimoine naval du Léman, Seite 10 ff.).

■ Schwerpunkt



Vierwaldstättersee, Raddampfer «Uri»: Die vom Kunstschlossler gefertigte, prachtvolle Bugzier.



lich kam ihr eine umwälzende volkswirtschaftliche Bedeutung zu, denn das Dampfschiff ermöglichte als erstes technisches Verkehrsmittel schnelle und relativ billige, von Wind und Wetter unabhängige Grosstransporte und zog auf den Seestrecken den gesamten Güter- und Personenverkehr an sich.

Nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien um die Mitte des 19. Jahrhunderts, die meist an die Seen heranführten, steigerte sich der Schiffsverkehr. Die Bahngesellschaften beteiligten sich sogar mit eigenen Schiffen an diesem Verkehr, beispielsweise auf dem Lac Léman, Vierwaldstätter- und Zürichsee oder übernahmen ihn ganz, wie auf dem Bodener-, Thuner- und Brienzensee.

Als aber schliesslich Bahnlinien die Seen flankierten, änderte sich die Lage, und der ehemals einträgliche Schiffsverkehr ging auf vielen Seen stark zurück.

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts bis zum Einbruch wegen des Ersten Weltkrieges 1914 besuchten ausländische Touristen in bedeutendem Ausmass die Schweiz. Hatte die Eisenbahn zuvor der Schifffahrt den Rang abgelassen, brachte sie nun zahlreiche Fahrgäste, die unsere Seen nicht so schnell wie möglich überqueren, sondern beschaulich geniessen wollten. Daher nahm der Dampfschiffsverkehr vor allem auf jenen Seen stark zu, die Zentren einer touristisch bedeutsamen Landschaft waren, wie der Genfer-

see, der Vierwaldstättersee und die Berner Oberländer Seen.

Gleichzeitig entstand in diesen Tourismusregionen ein umfangreiches Netzwerk von Bergbahnen mit zugehöriger Infrastruktur (Gasthäuser, Hotels etc.); die Dampfschiffe wurden zum integralen Bestandteil dieses Verkehrsnetzes und übernahmen somit auch die Rolle des Zubringers zu bedeutenden Bergbahnen (Vitznau-Rigi-Bahn, Pilatus-Bahn, Briener-Rothorn-Bahn), deren Stationen in unmittelbarer Nähe der Schiffsanlegestelle errichtet wurden. Nicht zu vergessen sind die vielen Standseilbahnen wie diejenige auf den Bürgenstock, das Stanserhorn, den Seelisberg, den Beatenberg oder zum Hotel Giessbach usw., welche ebenfalls per Schiff zu erreichen waren. Dieses Netzwerk ist weitgehend intakt erhalten mit Schiffsanlegestellen und Bahnstationen, Lokdepots, historischem Rollmaterial und Gasthäusern sowie Hotels aus der Gründerzeit. In dieser Form stellt es noch heute eine über den Zeugniswert hinausgehendes, beliebtes touristisches Angebot dar.

Technikgeschichtliche Bedeutung

Ein Blick auf die Flottenlisten unserer Schifffahrtsunternehmungen zeigt, dass die Dampfschiffe besonders während der Zeitspanne 1950 bis 1970 durch die modernen Schraubenschiffe verdrängt wurden. Aus ihrem Fortschrittsglauben heraus bemühten sich die Schifffahrtsgesellschaften mit ihren stolzen Flotten moderner Motorschiffe so viele Passagiere wie möglich auf den See zu locken. Mit grosszügigen Panoramafenstern, der kühlen Eleganz der Innenräume und möglichst vielen geschützten Innenplätzen fanden die neuen Motorschiffe besonders bei den älteren Fahrgästen grosse Anerkennung.

Als Gegenreaktion auf diese Tendenz erwachte in den 1970er-Jahren in weiten Bevölkerungskreisen der Wunsch, die letzten kursmässig verkehrenden Raddampfer zu erhalten. Diese neue Wertschätzung der alten Raddampfer als unersetzliche Zeugen ihrer Zeit und Technik hat an verschiedenen Orten zur Bildung von Interessengruppen geführt. Sie versuchten, mit verschiedensten Aktionen dem Dampfersterben Einhalt zu gebieten und ein Umdenken bei den Verantwortlichen der Schifffahrtsbetriebe zu erwirken.

Das Umdenken fand nicht zuletzt deshalb statt, weil die Betreiber die Werbe-

wirksamkeit der Raddampfer als «tradierter Kulturgut und technikgeschichtlich relevante Zeugen» entdeckten. Darüber hinaus war auch die Tatsache ausschlaggebend, dass der Ersatz eines Gross-Salondampfers mit einer Kapazität von 1000–1500 Personen durch ein neues Schiff gleicher Grösse etwa 7–10 Millionen Franken kosten würde.

Die Bedeutung der mobilen Kulturgüter

Die Rolle der Dampfschiffe innerhalb der mobilen Kulturgüter

Die Schiffe, insbesondere die Dampfschiffe nehmen innerhalb der mobilen Kulturgüter eine besondere Stellung ein. Sie verkörpern, wie viele andere Verkehrsmittel auch, einzigartige technikgeschichtliche Denkmäler. Indessen sind sie, anders als etwa eine Lokomotive, ein Auto oder ein Flugzeug, besser lokalisierbar, denn sie sind an einen See und damit an eine Kulturlandschaft gebunden und in dieser Hinsicht verwandt mit den Standseilbahnen. Vorab die Dampfschiffe mit ihren meist aufwändigen Salons 1. Klasse in unterschiedlichem Stil sind zudem bedeutende tourismusgeschichtliche Denkmäler. Zusammen mit andern Kulturgütern wie historische Hotels, Bergbahnen, Quaianlagen, legt die erste Generation der Dampfschiffe Zeugnis eines beispiellosen touristischen Aufschwungs in den alpinen Regionen der Schweiz während der Zeit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert ab.

Kultur- und technikgeschichtlich bedeutende Motorschiffe auf Schweizer Seen

Durch das relativ frühe Ausmustern der Dampfschiffe beispielsweise auf dem Bodensee, Untersee und Rhein sowie den Jura-Gewässern, sind viele Motorschiffe in Betrieb genommen worden, die nun ein gewisses Alter aufweisen. Mit der bereits 1995 einsetzenden Welle von Flottenerneuerungsprogrammen (die älteren Motorschiffe wurden durch Neubauten ersetzt) formierten sich wie bei den Dampfschiffen Interessengruppen zur Erhaltung der schifffahrtshistorisch relevanten Motorschiffe. Mittlerweile ist die Wertschätzung der Motorschiffe, die älter sind als 50 Jahre, jedoch unbestritten. Es ist deshalb in der Bewertung der technikgeschichtlichen Bedeutung nicht mehr relevant, ob es sich um ein Dampf- oder Motorschiff handelt; beide sind gleichwertig als Zeugen ihrer Zeit zu würdigen.

Die Subvention der Restaurierung von Dampfschiffen durch den Bund

Für eine finanzielle Unterstützung der Restaurierung von Dampfschiffen oder anderen mobilen Kulturgütern müssen die gesetzlichen Grundlagen existieren, die Restaurierung durch Fachpersonen der Denkmalpflege und der Technikgeschichte begleitet werden sowie ein mit immobilien Kulturgütern vergleichbarer Denkmalschutz gewährleistet sein.

Aus juristischer Sicht steht der Subventionierung von Restaurierungsarbeiten an Dampfschiffen auf Schweizer Seen grundsätzlich nichts entgegen (Art. 1 Bst. a und Art. 13 Abs. 1 NHG). Die ausreichende Gewähr für die Erhaltung, den Unterhalt und die Pflege der subventionierten Schutzobjekte auf «Lebensdauer» ist jedoch vorauszusetzen (Art. 13 Abs. 2 NHG).

Aus denkmalpflegerischer Sicht spricht sich die Kommission dafür aus, dass alle Denkmäler, wenn ihre Beitragsberechtigung einmal im Grundsatz bejaht worden ist, an den vom BAK wie von den Kantonen angewandten Richtlinien zu den beitragsberechtigten Kosten gemessen werden sollen. Im Einzelfall können – etwa bei einer grossen industriegeschichtlichen Anlage – die Kosten die Möglichkeiten der Subventionsgeber übersteigen. Hier müssen Prioritäten gesetzt werden, die klar finanzpolitisch zu begründen sind. Indessen sollen die beitragsberechtigten Kosten bei technikgeschichtlichen Denkmälern nicht mit anderen Massstäben gemessen werden, denn die Denkmäler zerfielen so in zwei Klassen: Die erste Kategorie würde die traditionellen Objekte umfassen, die zweite beträfe weniger unterstützungswürdige und damit nach aussen scheinbar weniger wertvolle industrielle Objekte. Letztlich würde dies zu einer ernstlichen Bedrohung unseres technikgeschichtlichen Kulturgutes führen.

Bei der Restaurierung eines Dampfschiffes könnten sowohl die technische Ausrüstung (Kesselanlage, Antriebsmaschine, Schaufelräder etc.) als auch der Schiffskörper, die Aufbauten und die Ausstattung als beitragsberechtigt bezeichnet werden, sofern die Instandstellungsarbeiten nach denkmalpflegerischen Richtlinien ausgeführt werden. Dabei ist vor allem auf die Erhaltung des auf uns gekommenen Bestandes zu achten, der nicht leichtfertig durch äussere

Zwänge (Sicherheitsanforderungen, touristische Attraktion und unternehmerische Aspekte) ersetzt, verändert oder rückgeführt werden darf. Die EKD plädiert deshalb dafür, dass Restaurierungsarbeiten an Dampfschiffen – wie an allen anderen Kulturgütern – strikt nach den Grundsätzen der Charta von Venedig ausgeführt werden.

Zusammenfassung und Empfehlungen

Denkmäler sind Gegenstände von allgemeinem Interesse, mit denen sich – nebst dem materiellen Wert – auch Erinnerung verbindet. Denkmalpflegerisches Handeln versteht sich daher als Erhalt und Pflege von Kulturgut, das weiterhin in seinem angestammten oder in einem neuen angemessenen Gebrauch steht. Durch Beratung und Subventionierung übernimmt die Allgemeinheit einen Teil der Lasten als Ausdruck des öffentlichen Interesses. Transportmittel, die noch in betriebsfähigem Zustand sind, nehmen eine Sonderstellung ein. Ihre Erhaltung und Pflege kann nicht im musealen Rahmen erfolgen. Manche – wie Schiffe und Eisenbahnen – stehen indes durch ihre Dimensionen und Eigenart (Innenräume, Ausstattung) den Immobilien nahe. Ihre Sicherstellung ist jedoch durch jene Instrumente, die bei ortsfesten Anlagen zur Anwendung kommen, nicht möglich.

Die aktuelle Zusammenstellung aller auf Schweizer Seen verkehrenden Dampfschiffe zeigt, dass gegenwärtig 20 in Betrieb sind und dass daneben eine kleine Anzahl historisch relevanter Motorschiffe verkehren. Aufgrund der hohen Bedeutung und des Zeugniswertes der Dampfschiffe in der Schweiz können die noch in Dienst stehenden Dampfschiffe auf Schweizer Seen ausnahmslos als Kulturgüter bezeichnet werden. Deshalb – und auch wegen ihrer besonderen Rolle innerhalb der mobilen Kulturgüter soll ihre Erhaltung grundsätzlich unterstützt werden. Unterstützung sollte auch ausgesuchten technik- und schiffsbaugeschichtlich relevanten Motorschiffen gewährt werden.

Die Unterstützung muss an intensive Begleitung durch Fachkräfte (kantonale Denkmalpflegestellen, technikhistorische Fachperson, Bundesexperten) gekoppelt sein und die Restaurierung muss – gleich wie bei andern Kulturgütern – hochstehende denkmalpflegerische Ansprüche erfüllen.



Aus juristischer Sicht steht der Unterstützung einer Restaurierung von Dampfschiffen grundsätzlich nichts entgegen. Die juristische Verpflichtung des Eigentümers ist jedoch zwingende Voraussetzung und deren Vollzugsmöglichkeit muss im Einzelfall vorgängig abgeklärt werden. Dabei gilt es besonderes Gewicht darauf zu legen, dass der nachhaltige Umgang der Eigentümer mit dem Kulturgut gewährleistet ist. Die Lösung mit einer vertraglichen Verpflichtung des Eigentümers für Erhaltung, Unterhalt und Pflege sollte angestrebt werden. Im Falle eines Verkaufs müssten die Auflagen

auf den neuen Eigentümer übergehen und diesen gleichermassen verpflichten.

Das Gutachten wurde von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Doris Amacher, Charlotte Kunz Bolt, Eduard Müller, Enrico Riva sowie Beatrice Sendner-Rieger, verfasst und am 22. März 2002 von der Gesamtkommission verabschiedet.

Brienzersee, Raddampfer «Lötschberg»: Mit der durchgehenden Verglasung bis auf die Decksplanken hat das Oberdeck seine ursprüngliche Grosszügigkeit zurückerhalten.

*Kontaktadresse:
Eidgenössische Kommission
für Denkmalpflege
Sekretariat, Hallwylstrasse 15,
3003 Bern, T 031 322 92 84,
doris.amacher@bak.admin.ch*